



Základní údaje výrobce

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Atmosférický zážehový čtyřválec, uložený vpředu napříč. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Zdvihový objem 1242 cm³. Výkon 66 kW při 6000 min⁻¹, točivý moment 120 Nm při 4400 min⁻¹. Manuální převodovka, 5^o. Pohon všech kol. Nejvyšší rychlost 170 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h 12,6 s. Spotřeba město/mimo město 4,8/4,3 l/100 km.

Kombinovaná spotřeba 4,5 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Délka x šířka x výška 3840 x 1735 x 1520 mm. Rozvor náprav 2450 mm. Provozní/užitečná hmotnost 1035/380 kg. Maximální hmotnost přívěsu nebrzděného/brzděného 400/1000 kg. Objem palivové nádrže 37 l. Standardní pneumatiky 185/55 R16.

Objem kufru 265/947 l

ZÁRUKY

Celková záruka 3 roky/100 000 km (prodloužení na 5 let za 5100 Kč), 3 roky na lak, 12 let na nepřezavězení karoserie.

CENY

Nejlevnější Swift (1.2 DualJet/66 kW Hybrid 4x2 Comfort) **269 900 Kč**
 Nejlevnější Swift 1.2 DualJet/66 kW Hybrid 4x4 Premium **331 900 Kč**
 Testovaný vůz **388 900 Kč** (verze Elegance 377 900 Kč + metalíza za 11 000 Kč)

Hodnocení Světa motorů

+ Skvělé jízdní vlastnosti
 Nízká hmotnost
 Hravý a mrštný charakter
 Pohon všech kol
 Výborně fungující stop-start

- Užší přední sedadla
 Malý kufr

KONKURENTI

Fiat Panda 0.9 Twinair/63 kW 4x4 **325 000 Kč**
 Suzuki Ignis 1.2 DualJet/66 kW Hybrid 4x4 Elegance **362 900 Kč**

TESTOVALI JSME

Swift 1.2 GL/AC 21/2016
 Swift 1.0 BoosterJet 25/2017
 Swift Sport 22/2019



Hybridíblík 4x4

Čtyřkolka a hybrid? Suzuki Swift zvládne obé v nejvyšší výbavě pod 400 000 Kč.

V době, kdy zástupci segmentu malých aut vyrostli nad čtyři metry, swift se drží na délce 3,8 a tunové hmotnosti. A to opustil cestu tříválců. Pod kapotou najdeme buď čtrnáctistovku loni testované verze Sport, nebo hybridní dvanáctistovku. Na ní je novinkou právě hybridní technologie SHVS. O co jde? V podstatě o nevelký startér-generátor ISG, který pomáhá benzinovému čtyřválcí při rozjezdech a akceleraci. Zároveň umožňuje rekuperaci při brzdění do lithium-iontové baterie kapacity 3 Ah, uložené pod sedadlem řidiče. Suzuki uvádí výkon ISG 2,3 kW a točivý moment 50 N.m, což o půl sekundy vylepšuje akceleraci. Jestli něčím motor boduje, jde o skvělou gradaci výkonu: s rostoucími otáčkami táhne lehčeji, přitom nevadne, ale naopak.



Stav baterie ukazuje displej. Maximem je pět dílků, na jeden nespadne při jízdě nikdy. Leda byste auto na dlouhou dobu odstavili, což by baterii rozhodně neprospělo.



Hybridní swift může být tak jako auto na snímcích čtyřkolkou – bez použití elektroniky či hydrauliky. Na přední nápravě stačí úhlový převod, pohánějíci kloubový hřídel. Rozdílné otáčky vpředu a vzadu pak umožňuje bezúdržbová viskozíni spojka.

Vydat se takovým swiftem teď v únoru do zasněžených hor značí čirou „motokárovou“ radost. Zatačky vykroutí s nadšením a stabilita auta je i na horším povrchu skvělá.

Spotřeba během testu **6,5 l/100 km**



Pohon všech kol zajišťuje jednoduchý systém s viskozíni spojkou